



iniziativa
da las alps

Une rétrospective en guise de perspectives.

Un événement rare s'est produit en Suisse le 20 février 1994 : une initiative populaire a été adoptée. **A une majorité, les cantons et les citoyens en droit de voter ont approuvé l'«initiative populaire fédérale pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit».** L'article sur la protection des Alpes est depuis lors ancré dans la constitution fédérale. 15 ans et de nombreux débats plus tard, nous constatons que l'Initiative des Alpes a remporté des étapes importantes mais n'a pas encore atteint son objectif. Notre rétrospective nous donne une perspective de ce qui nous attend sur le plan politique.



1989 **Coup d'envoi aux gorges de Schöllenen.**
Des militants de régions de montagne lancent l'Initiative des Alpes.



1994 **Légendaire entrée sur scène après le Oui.**
Le Landammann uranais danse à la fête de la victoire.



1996 **Plus de trains !**
Symbolique: une intervention musclée tire un camion en direction des rails.

Extrait de l'article sur la protection des Alpes de la constitution fédérale suisse :
20 février 1994

1. La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elles ne portent pas atteinte aux être humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.

2. Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. [...]

3. La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. [...]

Disposition transitoire relative à l'article sur la protection des Alpes :

Le trafic de transit des marchandises doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle a été adoptée l'initiative populaire.

1989

L'**Initiative pour la protection des Alpes** est lancée dans les gorges de Schöllenen. Un an plus tard, plus de 107'000 signatures sont déposées à Berne. L'initiative est le prolongement d'une idée évoquée lors d'une **réunion de protecteurs de l'environnement** originaires des cantons de montagne Uri, le Tessin, le Valais et les Grisons.

1994

L'**Initiative des Alpes** est adoptée le 20 février avec 52% des voix. 19 des 26 cantons approuvent la première initiative populaire émanant des régions alpines – contre la volonté du Conseil fédéral et du parlement. La protection des Alpes est depuis lors ancrée dans la constitution fédérale. En juin, le parlement définit les **quatre axes de transit** dont la capacité ne peut être étendue: Gothard, San Bernardino, Grand-Saint-Bernard et

Simplon. En septembre, le Conseil fédéral présente son concept destiné à **transférer le trafic transalpin de marchandises de la route au rail**. L'objectif de transfert doit être atteint sans discrimination à l'aide de différentes mesures comme par exemple la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

1995

En juin, une initiative parlementaire du PDC demande l'abrogation de l'article sur la protection des Alpes. La campagne de **feux de protestation et d'espoir** lancée par la suite par l'Initiative des Alpes s'avère payante: l'initiative est rejetée au parlement en octobre. Dans le cadre de son **travail international**, l'Initiative des Alpes s'engage pour une politique des transports plus humaine et plus écologique.

1996

En mars, le parlement rejette une initiative parlementaire de Roland Borer demandant le percement d'un second tunnel routier au Gothard malgré l'existence de l'article sur la protection des Alpes. «**Plus de trains!**» – A Flüelen, en octobre, des centaines de militants de l'Initiative des Alpes organisent une manifestation musclée sur l'autoroute et forcent un poids lourd à prendre la direction du rail.

1997

Les **attaques incessantes contre l'article sur la protection des Alpes** se poursuivent: en mars, la fraction UDC veut «corriger» l'article sur la protection des Alpes avec une formulation facultative dépourvue de toute substance. La fraction libérale demande elle aussi un affadissement de l'article sur la protection des Alpes. Toutes ces attaques échouent au Conseil national en mars 1998.

1998

Le **Oui du peuple suisse à la loi sur la RPLP** (Redevance poids lourds liée aux prestations) et à l'**arrêté FTP** (financement des transports publics) assure également le financement du

tunnel ferroviaire de base du Gothard (qui devrait être terminé en 2017/18) et du Lötschberg (en service depuis 2007). L'Initiative des Alpes s'engage pour un double Oui avec succès.

1999

En juin, avec d'autres organisations environnementales, l'Initiative des Alpes lance une pétition internationale destinée au Parlement européen et demandant l'introduction d'une **redevance poids lourds à l'échelle européenne**. En signant l'**accord sur les transports terrestres**, l'UE accepte la politique suisse des transports (RPLP, interdiction de rouler la nuit et le dimanche, etc.) et se déclare favorable à l'introduction du principe de vérité des coûts du trafic et à la promotion du trafic de marchandises sur le rail. En contrepartie, l'UE impose une augmentation progressive de **28 à 40 tonnes du poids autorisé pour les camions**. La **loi sur le transfert du trafic** chiffre pour la première fois l'objectif de transfert du trafic: d'ici à 2009, le transport lourd de marchandises à travers les Alpes doit être réduit à **un maximum de 650'000 courses**.

2000

En mai, les sept **accords bilatéraux** dont le dossier Trafic terrestre sont approuvés lors d'une votation populaire. En juin, le Conseil national accepte une **initiative parlementaire demandant un deuxième tunnel routier au Gothard**. Avec l'**initiative populaire Avanti**, les associations routières plébiscitent également un deuxième tunnel dans le cadre de leurs revendications. L'initiative est déposée en novembre. En août, à l'occasion du 20^{ème} anniversaire de l'inauguration du tunnel routier du Gothard, l'Initiative des Alpes attire l'attention de l'opinion publique sur la problématique de la **croissance du trafic de transit** en redécorant la «Teufelsstein». Dès le premier semestre, l'Initiative des Alpes propose une «chaussée roulante» pour les camions afin de réduire le risque d'accidents dans le tunnel routier du Gothard.



2004 **Non au 2^{ème} tunnel routier du Gothard**.
Le peuple rejette aux urnes l'initiative Avanti, « L'arnaque Avanti ».



2005 **Invitation précoce**.
Nous rappelons au ministre des transports Moritz Leuenberger l'objectif de transfert 2009.



2006 **Campagne Forza**.
L'Initiative des Alpes fait pression pour faire avancer le transfert sur le rail.

2001

La **RPLP** entre en vigueur en janvier. Avec des organisations environnementales de toute l'Europe, l'Initiative des Alpes joint sa voix à celle des habitants du **Mont Blanc** pour s'opposer au retour des poids lourds de transit après le terrible incendie ayant fait 39 victimes. Le 24 octobre, une collision entre deux camions dans le **tunnel routier du Gothard** provoque également un violent incendie qui coûte la vie à onze personnes.

2002

Un **dispositif de régulation** pour les poids lourds est mis en place depuis la réouverture du tunnel routier du Gothard suite à l'incendie qui l'a ravagé. En avril, la **pétition sur les tunnels alpins** est déposée avec succès à Berne munie de quelque 137'000 signatures. Elle demande une interdiction des poids lourds dans les tunnels alpins sauf pour le transport d'approvisionnement local. La pétition est déposée par «**Non à Avanti**», un **comité** de lutte contre l'initiative Avanti qui regroupe l'Initiative des Alpes et d'autres organisations environnementales.

2003

Le Département des transports propose un **système de réservation** pour les poids lourds afin de lutter contre les embouteillages. Un an auparavant, l'Initiative des Alpes avait déjà lancé sa propre idée: l'introduction d'une **bourse du transit alpin**. En octobre, des militantes et militants de l'Initiative des Alpes remettent pour la deuxième fois le **prix des transports absurdes**, le «**Roter Teufelsstein**», qui est décerné à Nestlé Waters pour ses transports d'eau minérale à travers l'Europe. En 2002, c'étaient les deux grands distributeurs Migros et Coop qui avaient reçu ce prix pour leur décision de faire transporter leur crème fouettée suisse par camion à travers l'Europe sur 2000 kilomètres pour la conditionner en bombes aérosol jetables.



2007 Une invitée de choix.

Eveline Widmer-Schlumpf, future Conseillère fédérale, honore l'Initiative des Alpes de sa visite.

2004

En janvier, une étude de l'Initiative des Alpes montre qu'un **assainissement total du tunnel du Gothard** est aussi possible sans percer de deuxième tunnel grâce au ferroutage des camions et voitures. Le 8 février, le peuple suisse rejette le **contre-projet Avanti** à 62.8%, refusant ainsi aussi le deuxième tunnel routier du Gothard.

2005

La RPLP est augmentée comme prévu. Dans un même temps, une autorisation générale prévaut sur les routes de Suisse pour les **camions de 40 tonnes**. L'Initiative des Alpes proteste contre les retards du transfert sur rail. Le **prix des transports absurdes** est décerné à l'UIOM Trimmi pour ses importations de déchets d'Allemagne.

2006

Avec l'**action Forza 2009**, l'Initiative des Alpes attire l'attention sur les objectifs entérinés dans la loi relative au transfert des marchandises sur le rail mais reportés par les politiques. L'Initiative des Alpes s'exprime dans le cadre de la consultation relative à la **loi sur le transfert du trafic marchandises**.

2007

Le **tunnel ferroviaire de base du Lötschberg** est mis en service et la RPLP est à nouveau augmentée. Le Conseil fédéral ne faisant pas avancer l'application de l'article sur la protection des Alpes, l'Initiative des Alpes lance une **procédure de dénonciation**. L'Initiative des Alpes reçoit le **prix Watt d'Or** pour l'idée de la bourse du transit alpin. Avec son action symbolique de **distribution de saucisses**, l'Initiative des Alpes fait pression sur les parlementaires avant les débats au Conseil des Etats relatifs à la loi sur le transfert du trafic marchandises (LTTM).

2008

Le parlement fédéral adopte la **LTTM**. L'**objectif de transfert** est encore reporté de dix ans jusqu'en 2019. Dans un même temps, la



2007 Distribution de saucisses.

Nous prônons une loi pratique sur le transfert du trafic marchandises devant le Parlement.

Extrait de la loi fédérale visant à transférer de la route vers le rail le trafic marchandises traversant les Alpes (Loi sur le transfert du trafic marchandises, LTTM) :

du 19 décembre 2008

Art. 3 Pour le transport lourd de marchandises à travers les Alpes par les routes de transit l'objectif est de ne pas dépasser 650 000 courses annuelles. Cet objectif doit être atteint au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard. [...] A titre d'objectif intermédiaire, le nombre de courses annuelles ne devra pas dépasser un million à partir de 2011.

Art. 6 Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux relatifs à la Bourse du transit alpin créée en coordination avec des pays étrangers. Il soumet à l'Assemblée fédérale un projet d'acte et y joint un message pour la mise en œuvre. Ces traités et d'éventuels autres accords sont propres à atteindre le but fixé et l'objectif du transfert.

bourse du transit alpin est en principe ancrée dans la loi – un grand succès pour l'Initiative des Alpes. En décembre, l'**IC 543** des chemins de fers autrichiens (**ÖBB**) assurant la liaison **Salzburg-Vienne** est baptisé «**Alpentransitbörse**» (bourse du transit alpin).

2009

L'Initiative des Alpes continue à s'engager pour les hommes et l'environnement. Elle développe par exemple le réseau européen pour la bourse du transit alpin. L'Initiative des Alpes prend note avec un immense plaisir du don que vient de lui faire **Moritz Leuenberger**. Le Conseiller fédéral a en effet remis à l'Initiative des Alpes le **prix European Railway Award 2009** d'un montant de 5000 euros qu'il avait reçu à Bruxelles.



2008 Message clair par carte postale.

Les membres de l'Initiative des Alpes demandent au parlement un transfert prompt sur les rails.

Protection des Alpes – l'œuvre de toute une génération.

Faire de la politique, c'est un peu comme percer des trous dans des planches dures. Dans le contexte de la protection des Alpes, ces planches semblent avoir la consistance du granit. Néanmoins, l'Initiative des Alpes poursuivra son œuvre tant que le trafic transalpin des marchandises ne se fera pas majoritairement par le rail. **Les Alpes doivent être protégées durablement afin de garantir un avenir radieux à l'homme et à la nature. Au cours de ces prochaines années, nous allons donc œuvrer :**

- > pour atteindre les objectifs de transfert fixés dans la loi.
- > pour que le Conseil fédéral réalise rapidement la bourse du transit alpin.
- > pour qu'un deuxième tunnel routier ne soit pas percé au Gothard.
- > pour qu'aucun camion de 60 tonnes ne circule en Suisse.

Impressum

Initiative des Alpes, Herrengasse 2, case postale 28, CH-6460 Altdorf 1, tél. +41 (0)41 870 97 81, fax +41 (0)41 870 97 88, info@alpeninitiative.ch, www.initiative-des-alpes.ch



2008 **Terre sacrifiée au profit des camions.**
Nous avons essayé d'améliorer les centres de contrôle des camions par nos réclamations.



2008/2009 **Célébration en Autriche.**
L'Initiative des Alpes baptise «Alpentransitbörse» l'IC 543 des ÖBB.



2009 **Non aux «Megatrucks».**
Les super poids lourds sur les routes de Suisse?
– avertissement précoce de l'Initiative des Alpes.